10 fen.

10 fen.

DZIENNIK PORANNY

CENY OGŁOSZEŃ: [illegible]

Rok I | Nr. 5.

Kraków, środa 6 marca 1940 r.

[illegible]

Pod znakiem sukcesów lotnictwa.

Dwaj piloci niemieccy po zestrzeleniu aparatu przedarli się przez front francuski i powrócili do kraju.

(=) **Berlin, 5 marca.** Komenda naczelna armji niemieckiej donosi:

Oddział szperaczy, operujący między Saarą a Lasem Palatyńskim wziął do niewoli w jednem miejscu 7, na innem zaś 2 jeńców-Francuzów.

W nocy z 2 na 3 marca br. przedsiębrało lotnictwo niemieckie akcję wywiadowczą nad wschodniem wybrzeżem Anglji oraz nad Francją wschodnią. Samoloty nieprzyjacielskie unosiły się na znacznej wysokości pojedynczo nad zatoką niemiecką kierując się ku terenom Niemiec południowo-zachodnich, przyczem jeden z aparatów angielskich przeleciał pas graniczny niemiecko-duński.

W czasie wykonywania służby wywiadowczej w rejonie Diedenhofen niemieckie samoloty myśliwskie zetknęły się z aparatami myśliwskiemi francuskiemi, przyczem doszło do walki powietrznej jaka się rozwinęła między czterema „Messerschmittami" i dwunastoma aparatami francuskiemi typu „Morane". Po zestrzeleniu jednego z aparatów francuskich wycofała się eskadra nieprzyjacielska, mimo potrójnej przewagi liczebnej i ustąpiła z terenu walki.

Jeden z aparatów wywiadowczych niemieckich „Heinkel", którego obydwa motory, po walce z trzema myśliwcami francuskiemi odmówiły posłuszeństwa, zmuszony był do lądowania w okolicy Metzu, na terytorjum Francji. Uszkodziwszy własny aparat, załoga złożona z 2 lotników, z których jeden odniósł ciężką ranę przedramienia, przedarła się poprzez pozycje nieprzyjacielskie i przedostała się do stanowisk niemieckich.

Min. v. Ribbentrop przyjął przemysłowca mandżurskiego.

(=) **Berlin**, 5 marca. Minister spraw zagranicznych von Ribbentrop przyjął w poniedziałek na konferencji prezesa mandżurskiego wielkiego przemysłu p. Y. Aikawa, który zabawi na dłuższem studjum na terenie Niemiec.

Poważne zlecenia eksportowe.

(=) **Lipsk**, 5 marca. Zarówno w niedzielę, jak i w ciągu poniedziałku był ruch na terenie Targów niezwykle ożywiony. Jak komunikuje urząd targowy, był popyt na eksponaty bardzo wielki i przeszedł wszelkie oczekiwania.

Przyjazd gości zagranicznych był również całkowicie zadowalający. Większe zamówienia udzieliły m. in. **kraje skandynawskie, bałkańskie i Włochy**. Obecnie doszło już do zawarcia szeregu poważnych tranzakcyj. Wystawcy są przekonani, że przyjazd gości zagranicznych znacznie się zwiększy.

Szczególnie wielkie było zainteresowanie stoiskami wystawców branży tekstylnej i skórzanej. Niemniejszym popytem cieszyły się artykuły podarunkowe i upominki. **(p).**

Nowa instrukcja dla kapitanów okrętów amerykańskich.

(=) **Waszyngton**, 5 marca. Ministerstwo handlu ostrzegło kapitanów okrętów amerykańskich przed dobrowolnem zawijaniem okrętów do portów kontrolnych mocarstw zachodnich. Na podstawie nowych instrukcyj muszą kapitanowie okrętów, w wypadku zatrzymania się w portach kontrolnych, przedłożyć dowody stwierdzające, iż stało się to z przyczyn bardzo poważnych, a więc ze względów wojskowych, z powodu burzy lub w wypadku awarji. Minister handlu Johnson podkreślił, że ta instrukcja nie jest jednoznaczna z możnością zatrzymywania okrętów amerykańskich przez Anglików. **(p).**

Ukończono już wytyczanie granicy niemiecko-sowieckiej.

Wzdłuż linji granicznej wbito 2.820 pali granicznych.

(=) **Moskwa**, 5 marca. W dniu 27 lutego br. ukończono prace około wytyczenia granicy niemiecko-sowieckiej na przestrzeni około 1.500 km. Ogółem wbito 3.820 słupów granicznych.

Prace pomiarowe na nowem pograniczu znajdują się w fazie końcowej.

O ukończeniu prac przesłała centralna komisja do spraw granicznych zawiadomienia do rządu Niemiec oraz rządu Unji Sowieckiej treści następującej:

Do Ministra spraw zagranicznych Niemiec p. J. von Ribbentropa, do komisarza ludowego spraw zagranicznych Unji Sowieckich Republik Radzieckich p. W. M. Mołotowa.

Mieszana komisja centralna Niemiec i Unji Sowietów dla spraw granicznych donosi rządowi Niemiec oraz rządowi Unji Sowieckiej, że wytyczanie linji granicznej, na przestrzeni około 1.500 km zostało w dniu 27 lutego br. ukończone. Ogółem wbito 2.820 słupów granicznych. Obliczanie terenów przygranicznych jest zasadniczo na ukończeniu. Jedynie na małych tylko odcinkach, których uzgodnienie nie mogło być dokonane, prace zostaną podjęte bezpośrednio po roztopach. Obecnie mieszana komisja centralna rozpatruje i bada wyniki lokalnych komisyj granicznych i przygotowuje ostateczne wykończenie dokumentów dotyczących spraw granicznych. **(p).**

Budowa kanału łączącego Dn epr z Bugiem.

Otwarcie nastąpi 15 kwietnia br.

(=) **Moskwa**, 5 marca. — W „Prawdzie" znajdujemy sprawozdanie kierownika budowy kanału Dniepr-Bug — Sawinkowa o przebiegu prac nad odbudową tej niezwykle ważnej drogi komunikacji żeglownej, która niezawodnie odegra bardzo ważną rolę w handlu wymiennym między Sowietami a Niemcami, jako przyszła droga wodna, łącząca Bałtyk z morzem Czarnem.

Zasadnicza długość kanału, który połączy Prypeć z Bugiem, wynosi 202 km, przyczem wykorzystany będzie spław dorzeczy Prypeci, Piny i Muchawca, przebiegających przez okolice Pińska i Brześcia n. Bugiem.

Na całej przestrzeni prowadzone są roboty, wykonywane w przyśpieszonem tempie. Na ukończeniu są już roboty ziemne, jak również prace przy budowie mostów. Niebawem rozpoczną się roboty około budowy urządzeń przybrzeżnych i przepustów wodnych, których ogółem będzie osiem. Wszystkie konstrukcje metalowe urządzeń portowych i śluz wodnych będą wykonane w jednej z fabryk kijowskich.

Odcinek kanału długości 16 km **będzie zbudowany zupełnie na nowo,** przyczem przewidywane jest wykopanie 1,2 metrów sześć. ziemi i wywiezienie jej. Do prac tych będą użyte m. in. metody wysadzań i nowoczesne olbrzymie dźwigi.

Wysoki stan wody, jaki oczekiwany jest z nastaniem wiosny ma być wykorzystany dla usplawnienia kanału, **którego otwarcie dla żeglugi okrętowej przewidziane jest na 15 kwietnia.** Do prac przy kanale zostaną ściągnięte liczne brygady robocze z pośród miejscowej ludności, zaś kierownictwo robót spoczywa w rękach doświadczonych urzędników komisarjatu ludowego robót wodnych. (p).

Anglję czeka niemiły proces.

120 pasażerów „Athenii" wytoczyło Anglji proces o odszkodowanie. Oświadczenie Churchila czczym wymysłem.

(=) **Nowy Jork**, 5 marca. — **Znany amerykański prawnik i adwokat Nugent zamierza niebawem skierować do nowojorskiego sądu związkowego sprawę z powództwa 120 Amerykanów, pasażerów „Athenii" — która jak wiadomo uległa katastrofie. Pasażerowie będą się domagali od brytyjskiej firmy armatorskiej Donaldson Anchor Line wzgl. Cunard odszkodowania za poniesione straty materjalne.**

Sprawa ta, jeśli chodzi o kwestje odszkodowaniowe, w dużym stopniu zależeć będzie od stanowiska, jakie zajmie sąd związkowy w związku z **odpowiedzialnością angielską za zatonięcie „Athenii".**

W oświadczeniu, udzielonem prasie, które jednakże z pewnych względów dotychczas w dziennikach się nie ukazało, pomawia Nugent rząd brytyjski **o brak zainteresowania w sprawie wyjaśnienia przyczyny katastrofy, jak i poniesionej winy.** Wszystkie zapytania co do katastrofy „Athenii" **były zignorowane** zarówno przez ambasadora brytyjskiego w Waszyngtonie lorda Lothiana, jak i przez rząd brytyjski, a w każdym razie odpowiedzi na te zapytania nie były zadowalające.

Aczkolwiek wielu pasażerów „Athenii", którzy ocaleli, odnosi się przychylnie do Anglji i Francji — oświadczył Nugent — **to jednak wzmocniło się ich przekonanie o winie Anglji zwłaszcza po wywodach Churchilla, w których mówił o okolicznościach towarzyszących katastrofie „Athenii", a które są uważane jako czcze wymysły. Suma, jakiej wypłaty poszkodowani się domagają, wynosi około 700 000 dolarów.** (p.).

Brytyjski okręt zatonął u wybrzeży Anglji.

(=) **Amsterdam**, 5 marca. W ub. niedzielę u zachodnich wybrzeży Anglji zatonął angielski okręt „Cato" (710 t. r.), prawdopodobnie na skutek zetknięcia się z miną. Dotychczas brak wszelkich wieści o losie załogi tego okrętu, liczącego 11 osób. (p).

Odwrót wojsk fińskich.

Obsadziły one trzecią linję obronną.

(=) **Sztokholm**, 4 marca. Według informacji jakie nadeszły z pogranicza fińsko-sowieckiego miały się wojska fińskie wycofać z drugiej linji obronnej na terenie półwyspu Karelskiego. Linja ta biegła w odległości 12 km na płd. od Wyborga (Vipiri), t. j. od zatoki Wyborskiej w kierunku zachodniego wybrzeża rzeki Vuoksi, na wysokości jeziora Aerraepaesae.

Finowie opuścili zatem okolice wybitnie piaszczyste i równinne, obsadzając trzeci pas linji obronnej, która przypuszczalnie biegnie od okolic górskich koło Wyborga w kierunku wzgórz Vuoksi. Jest to teren niedostępny i górzysty. Ta nowa fińska linja obronna ma na swej prawej flance jako punkt zaporowy **miasto Wyborg**, zaś na lewem skrzydle **rzekę oraz grupę jezior Vuoksi.**

Rosjanie okrążają Wyborg.

Zdobycie wyspy Tuppuanvaari.

Moskwa, 5 marca. — Jak donosi komunikat wojenny leningradzkiego okręgu wojskowego z dn. 3 marca wojska rosyjskie przeprowadzają okrążanie miasta Wyborg (Viipuri) i dokonały już obsadzenia folwarku Saarela, położonego w północnej części miasta.

Dalej doniesiono o zdobyciu wyspy Tuppuanvaari, na której Rosjanie obsadzili 8 umocnionych fińskich punktów oparcia. Z innych odcinków frontu nie doniesiono o ważniejszych wydarzeniach. Rosyjska flota powietrzna zaatakowała wojskowe objekty Finów. Wiele samolotów fińskich miało zostać zestrzelonych.

Fiński komunikat wojskowy donosi o atakach wojsk rosyjskich na półwyspie Karelskim między zatoką Wyborską a rzeką Vuoksi, skierowanych na miejscowości Nuoraa i Aeyraepaeae. W rejonie Sainiae-Perijoki fińskie wojska wycofały się. Dalej Finowie donoszą o walkach pod Taipale i na północny wschód od jeziora Ładoga. Działalność rosyjskiej floty powietrznej była bardzo ożywiona. Obok miejscowości Lappeeranta i Simola położonych na obszarze wojennym, zbombardowano miejscowości położone w głębi kraju, a mianowicie Ekenaes, Riihimaeki, Borga, Rajamaeki, Karis, Hamino, Kuovola i Savonlinna.

Burza przerwała komunikację okrętową między wyspami duńskiemi.

Zatory lodowe wysokości 15 metrów.

(=) **Kopenhaga**, 5 marca. — Burza z północnego zachodu, olbrzymi spływ lodów i niezwykłych rozmiarów zatory lodowe na wszystkich morskich wodach duńskich spowodowały, po wiele obiecujących początkach wiosny, w ostatnich dniach **ponownie zupełne zatamowanie żeglugi okrętowej między wyspami Danji.**

Zatamowanie to nastąpiło nietylko w komunikacji **przez Wielki Belt**, ale także **z Kopenhagi do Ahus i Alborg**, a nadto przerwane zostały połączenia **między Danją i Szwecją z Helsingoer do Helsingborg.**

Ostatni statek promowy przez Belt musiał, po dziewięciogodzinnej daremnej walce z lodami, **powrócić do punktu wyjściowego.** Posuwanie się kry lodowej na Kattegat zmusiło do **przerwania komunikacji okrętowej między stolicą Danji a północną Jutlandją.** W porcie Vedbaek na Oeresund olbrzymie spiętrzenie lodów, które niespodziewanie w ciągu 2 i pół godzin dosięgnęło wysokości szczytów masztów łodzi rybackich stojących w porcie, zniszczyło molo północne. O podobnem spiętrzeniu lodów donoszą z Poedby i Lolland, gdzie masy lodowe dosięgły wysokości 5 metrów ponad poziom tamy. (p.).

Rozbitkowie ze szwedzkiego okrętu uratowani przez Belgów

(=) **Bruksela**, 5 marca. Według informacji dziennika „Vingtieme Siecle" przybył do Ostendy belgijski statek rybacki „John de Waele" wraz z 29 osobami załogi z uszkodzonego okrętu szwedzkiego „Dalaro" (3.927 t. r.), których przyjęto na pokład statku.

Wspomniany statek belgijski natknął się w dniu 13 lutego br. w odległości 130 mil morskich na półn.-wschód od wyspy Toeny na 2 łodzie ratunkowe szwedzkie, wobec czego zaopiekował się rozbitkami i przyjął ich na swój pokład. **(p.)**

Włochy przystępują do energicznej eksploatacji węgla brunatnego.

Zakaz używania węgla kamiennego pochodzenia zagranicznego. Dostosowanie palenisk do opalania węglem brunatnym.

Rzym, 5 marca. — **Spowodowane wojną trudności w zaopatrzeniu Włoch w dostateczne ilości węgla kamiennego skłoniły włoską radę ministrów — o czem już donosiliśmy — do wydania surowego zakazu opalania budynków zarówno państwowych, jak i prywatnych węglem kamiennym, sprowadzanym z zagranicy.**

Równocześnie ukazało się zarządzenie, dotyczące rozbudowy eksploatacji węgla brunatnego w kraju dla dostatecznego zaopatrzenia tymże artykułem zastępczym wszystkich, **nie wyłączając nawet gazowni, które będą zdane wyłącznie na przetwarzanie tego węgla brunatnego.**

Jest nadzieja, że przy użyciu wszystkich wysiłków uda się wydobyć węgiel brunatny w ilości 2,3 milj. ton w ciągu 1940 r. w tej kwocie również węgiel pośredni, z pokładów zalegających między węglem kamiennym a lignitem w ilości 280.000 ton.

W celu unormowania zarówno wydobycia, jak i spożycia zapasu węgla brunatnego stworzono **specjalną organizację gospodarki węglem brunatnym** pod nazwą „Azieuda Ligniti Italiano" (A. L. I.).

Roczne spożycie węgla dla celów opałowych we Włoszech, wynoszące 1.7 miljonów ton, będzie obecnie **w całości pokrywane przez produkcję krajowego węgla brunatnego**. Równocześnie, i w związku z tem, wszystkie zakłady przemysłowe w rodzaju wypalarni wapna oraz cegielni i in. **ulegną przestawieniu na opalanie węglem brunatnym**. To samo dotyczy zakładów opalających gazem, które będą wytwarzały gaz z węgla brunatnego.

Węgiel brunatny może mieć zastosowanie — jak to zresztą wykazały doświadczenia w stalowni Terni i San Giovanni Valdarno — **przy produkcji wysokich pieców hutniczych**. We wspomnianych zakładach spotrzebowuje się obecnie przy sporządzeniu 1 tony tworzywa — 700 kg węgla brunatnego gorszego gatunku zamiast dotychczas 250 kg węgla kamiennego. Podobnie w hutnictwie szklanem może być używany węgiel brunatny **bez jakichkolwiek zmian** w urządzeniach pieców hutniczych.

Obecnie prowadzone są doświadczenia w kierunku przestawienia **pieców w domach mieszkalnych**, jak również **w szeregu zakładów przemysłowych** na opał węglem brunatnym. W tym celu został rozpisany przez rząd **konkurs na model, względnie modele włoskich pieców, wzgl. palenisk do opalania wyłącznie węglem brunatnym.**

Przy tej okazji wypada zaznaczyć, że skasowanie węgla kamiennego do użytku domowego nie jest bynajmniej spowodowane wypadkami wojennemi, ale ma na celu wprowadzenie na stałe węgla rodzimej produkcji, tj. węgla brunatnego.

Poniższa tabela daje nam możność wglądnięcia w włoską produkcję węgla kamiennego i węgla brunatnego.

Produkcja i wydobycie

w tonach	r. 1939	r. 1940
Węgiel liburnijski	1,010.500	1.150.000
Węgiel sulcyjski	900.450	1.300.000
Antracyt	80.000	116.000
Węgiel brunatny 1 gat.	180.000	280.000
Węgiel brunatny II gat.	1,230.000	1.300.000

Protest Włoch przeciw angielskiej blokadzie.

Rzym, 5 marca. **Agencja Stefani publikuje dosłowną treść noty włoskiej, skierowanej do rządu angielskiego.** Oto jej tekst:

„Rząd faszystowski nawiązuje do oświadczenia rządu brytyjskiego, według którego każdy okręt, który po dniu 1 marca br. z ładunkiem węgla pochodzenia niemieckiego opuszcza port, w którym węgiel ten przyjął na pokład, podlega zarządzeniom kontrolnym.

W obliczu tego zarządzenia, które stanowi poważną szkodę dla interesów włoskich, rząd faszystowski ponawia w najbardziej energicznej formie protesty i zastrzeżenia, wyrażone już w swoim czasie odnośnie do zasad, jakie kierowały zarządzeniami rządu angielskiego, odnoszącemi się do wojny gospodarczej oraz do sposobów i metod ich stosowania wobec państw, nie biorących udziału w wojnie.

Zarządzenia rządu angielskiego wydane w tej dziedzinie wydają się rządowi włoskiemu sprzeczne zarówno z literą jak i duchem prawa międzynarodowego, które ustala w jasno sprecyzowanej formie prawa państw prowadzących wojnę, a to celem ochrony interesów państw trzecich i wolności ich legalnego handlu.

Stosowana dziś praktyka jest zupełnie jawnie sprzeczna z prawem, a to w porównaniu z normami międzynarodowemi, mającemi obecnie moc prawną. Praktyka ta bowiem prowadzi do podporządkowania całego handlu morskiego państw nie biorących udziału w wojnie, uwłaczającej często kontroli, ponieważ wymaga ona od tych państw uciążliwego i przesadnego legitymowania się dokumentami, sprzecznego z normalną zasadą tajemnicy handlowej.

Praktyki te równocześnie podnoszą do zasady stałej normy zbaczanie okrętów z wyznaczonych kursów i zatrzymywanie ich w portach kontrolnych przez całe dnie i tygodnie, wyrządzając tem poważne szkody zarówno żegludze, jak i regularności komunikacyjnej linij okrętowych oraz rozwojowi handlu.

Rezultatem tego są przeszkody, ograniczenia i często zupełne uniemożliwienie przywozu do państw nie prowadzących wojny, odbijające się bezpośrednio i natychmiast ujemnie na stanie przemysłu i zatrudnienia robotników.

Stosowane w praktyce zarządzenia o kontrabandzie nie uwzględniają w rzeczywistości różnic pomiędzy kontrabandą bezwarunkową i warunkową, co stoi w sprzeczności z prawem międzynarodowem, które na tem rozróżnieniu opiera możliwość zabezpieczenia wymiany towarowej normalnej i odpowiadającej koniecznościom życiowym ludności cywilnej.

Konfiskata worków pocztowych na pełnem morzu i sposób wykonywania kontroli zawartych w nich przesyłek listowych — nawet przesyłanych przez Włochów do Włochów — stanowi jaskrawe naruszenie tajemnicy pocztowej, wyraźnie zagwarantowanej przez II Haską Konwencję z r. 1907.

Zupełnie niezgodne z podstawowemi zasadami prawa międzynarodowego, a w szczególności z paryską deklaracją z 16 kwietnia 1856 r. jest w pierwszym rzędzie **zarządzenie z dnia 28 listopada 1939 r., dotyczące wywozu z Niemiec do krajów neutralnych.**

Bez względu na powody, jakie mogły stanowić motyw uciekania się do takich zarządzeń, **nie mogą one w żadnym wypadku usprawiedliwiać ograniczenia praw państw nie biorących udziału w wojnie**. Wymienione zarządzenie posiada niezwykłą wagę ze względu na swoje gospodarcze skutki, ponieważ praktyczne jego zastosowanie **upośledza bardzo poważnie mechanizm międzynarodowej wymiany towarowej**, wyklucza korzystanie ze źródeł nabywczych i ogranicza możliwości produkcyjne państw nie biorących udziału w wojnie.

Rząd faszystowski podkreśla **z całą powagą** sprzeczność z prawem i doniosłość postanowień powziętych przez rząd angielski a dotyczących poddawania kontroli transportów węgla z Niemiec, wysyłanych drogą morską do Włoch, tembardziej, że rząd brytyjski zdaje sobie sprawę, iż te transporty węgla stanowią **niezbędną konieczność dla utrzymania życia i pracy narodu włoskiego.**

W tych warunkach zarządzenia wykonywane przez rząd brytyjski są tego rodzaju, iż **muszą działać wybitnie ujemnie na stosunki gospodarcze i polityczne między Włochami i Wielką Brytanją, ustalone układem z 16 kwietnia 1938 r.**

Rząd faszystowski ponawiając swój formalny protest pragnie już obecnie sprecyzować zasady i faktyczny stan rzeczywisty a to w poczuciu odpowiedzialności, za przyszłe, dalsze skutki tego stanu".

Fałszywe sygnały S. O. S.

Nowy Jork, 5 marca. Przed kilku dniami brytyjski parowiec transportowy „Southgate" spowodował alarm w Ameryce. Parowiec ten wysłał sygnały SOS, twierdząc, że w odległości ok. 800 mil został zaatakowany przez niemiecką łódź podwodną. W odniesieniu do tego fałszywego alarmu, donosi obecnie „New York Times" z Waszyngtonu, iż amerykańskie koła marynarskie, iż Anglicy, łącznie z wiadomością o ataku łodzi podwodnej, podali fałszywe położenie miejsca rzekomego wypadku, tak, że okręty marynarki amerykańskiej nadaremno przeszukiwały teren i odszukały okręt dopiero następnego dnia.

Angielski parowiec zniszczony przez bombę

Statek zatonął w ciągu kilku minut.

Amsterdam, 5 marca. Jak donoszą z Terneuzen, **w piątek rano w pobliżu okrętu pożarniczego „Humber" nieznany statek angielski został zatopiony przez bombę samolotową.**

W związku z tem, załoga okrętu węglowego „Sint Annaland", który jechał razem z holenderskim parowcem węglowym „Schieland" zeznaje, iż oba okręty we czwartek wieczór opuściły Nevcastle, celem udania się do Holandji.

We wczesnych godzinach porannych zostały one **zatrzymane przez niemiecki samolot bombowy** w pobliżu okrętu pożarniczego „Humber". Samolot **pozwolił jednak statkom holenderskim jechać dalej i skierował się do statku angielskiego**, który znajdował się wpobliżu.

Statek angielski został najpierw **ostrzelany z karabinów maszynowych**, poczem załoga jego weszła do łodzi ratunkowych. Kiedy łodzie odbiły od okrętu, z **samolotu rzucono bombę, skutkiem czego komora maszynowa została zupełnie zniszczona.— Statek zatonął w ciągu kilku minut.** Angielskie statki wojenne pospieszyły z pomocą marynarzom znajdującym się w łodziach ratunkowych.

Brytyjski parowiec zbombardowany przez lotników niemieckich.

Amsterdam, 5 marca. — Urzędowo komunikują z Londynu, że uzbrojony parowiec „Domala" poj. 8441 ton należący do tow. okrętowego brytyjsko indyjskiego został w dniu 3 marca **w kanale La Manche trafiony trzema bombami z niemieckiego samolotu**. W rufowym pokładzie wybuchł pożar. Z 48 lodzi załogi Anglików zaginęło 20, z 253 Hindusów — 88. Zachodzi przypuszczenie, że wszyscy oni zginęli.

Niemiecka łódź podwodna melduje o zatopieniu 36.000 t. nieprz. statków.

Nowy wspaniały sukces niemieckiej floty wojennej.

Berlin, 5 marca. — **Niemiecka łódź podwodna, która ostatnio powróciła z rajdu dalekomorskiego, zameldowała o zatopieniu 36.000 ton statków nieprzyjacielskich.**

Szwedzki statek motorowy „Lagaholm" zatonął koło wybrzeża Szkocji.

Amsterdam, 5 marca. — Według doniesienia Reutera 27 ludzi załogi szwedzkiego statku motorowego „Lagaholm" poj. 2818 ton zostało wysadzonych na ląd na wybrzeżu Szkocji. Statek szwedzki zatonął na morzu Północnem.

Hitler przyjął Sven Hedina.

(—) Berlin, 5 marca. — **Adolf Hitler przyjął w poniedziałek przed południem bawiącego obecnie w Berlinie szwedzkiego badacza dr. Sven Hedina.**

Angielski bat nad Indjami.

Dla zgniecenia powstania w Wazirist̄anie wysłano nową wojsk. ekspedycję karną.

Moskwa, 5 marca. Jak „TASS" donosi z Kabulu, **Anglicy wysłali do Waziristanu wojskową ekspedycję karną, która podjęła już „akcję" przeciwko plemionom tubylców.**

21-go lutego br. wojska brytyjskie zaatakowały szczep Anmedsa, zamieszkały w południowej części Waziristanu. — Druga kolumna przy udziale artylerji przeprowadza atak na Bannu. Kolumna ta jednak, wobec zaciętego oporu, stawianego przez tamtejsze szczepy rozmiłowane w wolności, nie mogła dotychczas poczynić dalszych postępów.

W związku z tem donoszą dalej, że indyjska liga mahometan uchwaliła **rezolucję protestacyjną przeciwko postępowaniu ekspedycji karnej w Waziristanie**. Rezolucja ta stwierdza, że szczepy wazyryjskie musiały rozpocząć powstanie, ponieważ dalej nie mogą znosić ucisku angielskiego władztwa kolonjalnego.

Morderczyni pointy.

Kraków, 5 marca.

Zgadzam się z tem, że wojna wyrabia męstwo, że każe człowiekowi wykazywać różne zalety, ale nie mogę się z tem zgodzić, aby wyrabiała poczucie humoru. Humor poprostu teraz zanika, staje się prosty, martwy, ponury, nudny i bez finezji. Trudno zresztą żądać od ludzi wszystkich zalet. Albo jedno albo drugie.

Niedawno byłem w pewnem towarzystwie, w którem znajdowała się m. in. pewna bardzo inteligentna pani. Uchodziła przynajmniej za taką. Wobec tego, że towarzystwo było dosyć poważne postanowiłem je rozśmieszyć. Właśnie mówiono o trudnościach porozumienia się po niemiecku, z powodu, że wielu ludzi poprostu tego języka nie zna. Stąd rozmowa o językach wogóle i w szczególe, o kardynale Mezzofantinim, który znał 82 (a może tylko 79, nie wiem) języków itd. Wtedy wpadłem na genjalny pomysł opowiedzenia dowcipu znanego mi zresztą jeszcze z przed wojny (nota bene światowej).

— Proszę państwa byłem kiedyś na wystawie kolonialnej w Londynie. Były tam różne dziwy, eksponaty fantastyczne były okazy najrzadszych ras murzynów papuasów, hotentotów itd. Ale największą sensację wzbudzał pewien murzyn z wysp Fidżi, ostatni potomek swego szczepu. Trzymano go jako okaz w małym pawilonie, do którego wstęp kosztował szylinga. Zapłaciłem szylinga i wszedłem. Murzyn był dużym, ogorzałym chłopem, z pomalowaną twarzą. Pilnował go dozorca, który znał jego język.

„Oto prosze pana jest ostatni potomek wielkiego szczepu z wysp Fidżi, zwany Mumba Mumba. Zaciekawiony poprosiłem dozorcę, aby się zapytał murzyna o jego życie, o koleje losu itd. Dozorca coś powiedział do niego dziwnym językiem, a po chwili murzyn spojrzawszy z zrozumieniem na [illegible] rzekł jedno jedyne słowo „Ha." Rzekł je dobitnie, wyraziście, znacząco.

— Co to miało znaczyć, co powiedział murzyn? — zapytałem dozorcy.

— Mumba-Mumba rzekł prosze pana, że urodził się w roku 1904 na wyspach Fidżi że go w piątym roku życia odumarli rodzice, i że po długiej tułaczce u krewnych musiał schronić się na statek przepływający właśnie wtedy koło wyspy, pod flagą holenderską, aby tam jako majtek zarobić na kawałek chleba. Następnie przesłużywszy na okręcie przez lat dziesięć przyjechał pewnego razu do Szanghaju i tam był kelnerem w portowej knajpie, następnie zaś założył sam mały bar pod nazwą „Pod złotym śledziem" dorobił się większego majątku, ale wszystko stracił przez swą żonę lekkomyślną i piękną Lilli.

Aż mnie zatkało. — Jakto więc Mumba-Mumba w tym jednym „Ha" mógł wszystko to powiedzieć? I o dzieciństwie, i o okręcie i o barze „Pod złotym śledziem". Przecież to jest niemożliwe! Niech że go się pan zapyta czy to naprawdę wszystko jest prawda?

Dozorca widocznie zbierając brakujące mu słowa tej dziwnej mowy, zaczął gadać do dzikiego długo i wytrwale. Mówił i mówił. Wkońcu murzyn zaczął mu również długo odpowiadać. W uszach brzęczały mi dziwne dźwięki tej mowy „mbu-ntu-ral-zlo plo-miti proztopozto tru bru wir tir-nir mir"

— No co on panu odpowiedział w tem długiem przemówieniu? — zapytałem dozorcy.

— Mumba Mumba odpowiedział na pańskie pytanie „Jak"! — brzmiała odpowiedź dozorcy.

— Otóż widzicie państwo jakie różne, dziwne są na świecie języki i całe szczęście, że nie musimy się tego uczyć.

A tedy owa urocza pani, która była nawet ładna nawet ciekawa ale jakże beznadziejnie... ubogo duchem zapytała mi się, jakby chciała wyświetlić pewną niepojętą zagadkę:

Panie Karolu, ale to nieprawda, czyż nie tak? To co pan opowiada to tylko fantazja? Bo czyż taki język może istnieć?

— Ale może, prosze pani, może na świecie wszystko istnieje i niemożliwe języki, i ludzie nieprawdopodobni i wogóle...

Jak powstaje samolot?

Drobiazgowość i precyzja głównym warunkiem sprawnego działania najbardziej nowoczesnej broni.

Kraków, w marcu.

Proces produkcji w fabryce samolotów jest tak różnoraki, że laik z trudnością zorjentowały się w zależności i współdziałaniu poszczególnych warsztatów fabrykujących części, z których powstaje następnie samolot.

Setki maszyn są w nieustannym ruchu, piły skrzypią, tnąc lśniący metal, sycząc, nadają potężne prasy właściwą formę blasze z lekkiego metalu. Dudnienie i huk młotów mechanicznych wypełniają całą halę, w której przycinane są i wyginane wielkie części przyszłych samolotów. Długim szeregiem przesuwają się płaty blachy i inne części do dalszej hali, gdzie można już rozpoczynać montaż.

W fabryce samolotów w Niemczech produkuje się jedynie zasadnicze, najważniejsze części aparatów. Większość części wytwarzają

warsztaty i fabryczki rozsiane po całym kraju,

które z produkcji pokojowej przestawiły się na wojenną. **Tak więc mniejsze części samolotów produkują fabryki zabawek, sprzętu domowego, wogóle fabryki trudniące się obróbką metali.** W ten sposób zostały one wyzyskane dla celów wojennych.

Przedsiębiorcy są z tego zadowoleni, tembardziej, że podczas wojny nie mogliby utrzymać normalnej produkcji na dotychczasowej wysokości. Dzięki temu unika się zbyt wielkiego skupienia robotników na jednem miejscu, a ponadto robotnicy mogą pozostać u swych mieszkań pracy.

Jednocześnie **zwiększa się zdolność produkcji fabryki samolotów, gdyż poza niektóremi częściami produkowanemi u siebie,** może się ona ograniczyć właściwie do montażu maszyn.

Z następnej hali, dokąd powędrowały przycięte blachy lekkiego metalu, rozlega się dudnienie **młotów do nitowania.** Tu produkcja

zrobiła już znaczny postęp.

Na rusztowaniach drewnianych robotnicy **montują skrzydła samolotu myśliwskiego.** Najpierw montują „żebra", na nie nasadzają blachy już odpowiednio przycięte i powyginane, z dziurkami dla nitów. Blachy przymocowują kilku śrubkami, a gdy wszystko jest na swem miejscu, przystępują do nitowania.

Nit musi być najdokładniej dopasowany do powierzchni blachy, nie może wystawać więcej, niż pół milimetra, inaczej bowiem następują zmiany aerodynamiczne na powierzchni skrzydła. Jest to więc praca wymagająca niezwykłej precyzji.

Pojęcie o ogromie pracy włożonej w montaż samolotu może dać fakt, że

do jednego tylko skrzydła trzeba dopasować aż 25.000 nitów.

Gdy blacha została przynitowana, można przystąpić do montażu **przewodów elektrycznych we wnętrzu skrzydła. Samolot myśliwski jest niezwykle skomplikowaną maszyną. Każda najmniejsza nawet przestrzeń** jest wyzyskana.

Rzut oka do wnętrza zmontowanego skrzydła ukazuje chaos drutów i drucików, przewodów elektrycznych, z których każdy posiada znaczenie dla należytego funkcjonowania maszyny. Po zakończeniu montażu przewodów wewnątrz skrzydła, umocowuje się także dolną blachę skrzydła.

W innej hali w podobny sposób

montują kadłuby.

Hala przedstawia niezwykły widok. Jak cielska potworów przedpotopowych stoją w długich szeregach kadłuby samolotów.

Na początku hali widać puste jeszcze kadłuby: wnętrze ich przecinają jedynie setki drutów i przewodów. Im dalej, tem więcej kadłubów w coraz to wyższym stopniu wykończenia, aż wreszcie dochodzimy do całkowicie już gotowych. Brakuje im tylko skrzydeł i wciąganego podwozia, śmigła i broni.

Ostateczny montaż

dokonywa się w położonej z dala od innych działów fabryki, hali, przy której też znajduje się lotnisko fabryczne i strzelnica. — **Gotowe maszyny wyglądają jak olbrzymie ptaki drapieżne.** Osadzono już w kadłubach motory, umocowano skrzydła.

Względnie niewielki, jakby się zdawało, niepozorny samolot myśliwski typu Messerschmitt

posiada straszliwe uzbrojenie.

W skrzydłach umieszczono **działa szybkostrzelne.** Przed miejscem dla pilota znajdują się lufy karabinów maszynowych, strzelających przez krąg śmigła. Jeszcze jedno działo może być wbudowane do piasty śmigła.

Na strzelnicy fabryki wypróbowują działa i karabiny maszynowe samolotu. Z hukiem zaskakuje silnik, bowiem **tylko przy silnikach w ruchu można strzelać.** W chwilę później rozlega się **grzechot karabinów maszynowych,** z którym miesza się silniejszy **grzmot działek.**

Przeciwnik, dostawszy się przed wyloty luf tego samolotu, jest stracony. **Siła ognia** jest niesamowita. **Samolotem myśliwskim kieruje jeden tylko człowiek.** Naciśnięcie guzika uruchamia, przy pomocy przyrządów elektrycznych, karabiny maszynowe i działka. **Wszystko odbywa się automatycznie.** W samolocie tym człowiek i maszyna zlewają się w jedno. To arcydzieło precyzji słucha każdego rozkazu.

Miłość i zguba.

Zagadka zgonu Kleopatry.

Kraków, w marcu.

Wkrótce po śmierci Cezara został zawarty (r. 43 przed Chr.) drugi triumwirat, t. j. układ pomiędzy trzema mężami **Oktawjanem, Antonjuszem i Lepidusem,** którzy objęli władzę w rozległem państwie rzymskiem.

Oktawjan otrzymał wkrótce cały Zachód, Lepidus Afrykę, a Antonjusz Wschód. Ten ostatni ożenił się z siostrą Oktawjana, Oktawją, z którą przebywał zrazu w Atenach. Po niepomyślnej wyprawie przeciw Partom **odesłał Oktawję do Rzymu,** a sam podążył do Egiptu, gdzie

zakochał się w Kleopatrze.

Piękna Kleopatra, królowa Egiptu, potrafiła przez długie lata rozsiewać swój urok, któremu nie zdołali oprzeć się, ani sławny Pompejusz, ani potężny Cezar, ani Antonjusz.

Ten ostatni szafował posiadłościami rzymskiemi **na korzyść Kleopatry i jej dzieci,** wkońcu przysłał żonie Oktawji **list rozwodowy.**

Oktawjan uznał to za zupełne zerwanie stosunków i kazał otworzyć złożony u Westalek testament Antonjusza, z którego wynikało, że **Kleopatra i jej dzieci miały otrzymać rzymskie prowincje.**

Natychmiast zadecydowano

wojnę z Kleopatrą.

Rozstrzygająca bitwa rozegrała się u przylądka Akcium (31 r. przed Chr.), Okawjan został panem sytuacji, Kleopatra zaś, a w ślad za nią i Antonjusz, uszli do Aleksandrji. Tu Antonjusz próbował jeszcze raz stawić czoło siłom Oktawjana, został jednak ponownie pobity.

Antonjusz, ulegając fałszywej wieści, że Kleopatra nie żyje, postanowił odebrać sobie życie. Kleopatra sądziła, że zdoła jeszcze oczarować Oktawjana, a kiedy jej marzenia spełzły na niczem, postanowiła śmierć sobie zadać, aby nie musiała, jako branka, uświetniać triumfu Oktawjana w Rzymie.

Na temat śmierci Antonjusza i Kleopatry krążą

najrozmaitsze wersje.

Ponieważ niektóre powieści zbyt daleko odbiegają od historycznej prawdy, posłuchajmy, jak tę sprawę przedstawia Plutarch, któremu w tym wypadku nie mamy powodu nie ufać.

„Kleopatra schroniła się do grobowca i spuściła opadające drzwi, zaopatrzone w potężne rygle i zamki, do Antonjusza zaś wysłała ludzi z doniesieniem, że sobie śmierć zadała. Ten uwierzył i odezwawszy się do siebie: „Czemu zwlekasz jeszcze Antonjuszu? Los odebrał ci jedyny pozostały powód do życia", rozwiązał pancerz i zdjął go... Miał zaś wiernego niewolnika, imieniem Eros, któremu oddawna zlecił, aby go zabił, jeśli tego zażąda. Teraz wezwał go do spełnienia obietnicy.

Ten jednak ująwszy miecz obiecał mu, że go ugodzi, lecz odwróciwszy się, sam się zabił.

Kiedy upadł mu do stóp, ozwał się Antonjusz: „Dobrze, Erosie, że mnie uczysz, co zrobić należy, sam tego wykonać nie mogąc". Poczem ugodził się w brzuch i padł na łóżko. Ale

rana nie była śmiertelna,

więc gdy ustał upływ krwi i wrócił do przytomności, prosił obecnych, aby go dobili. Ci jednak uciekli z domu, pozostawiając krzyczącego i miotającego się, aż przyszedł od Kleopatry pisarz Diomedes z rozkazem, aby go przenieść do grobowca.

Antonjusz, dowiedziawszy się, że Kleopatra żyje, kazał zaraz służącym podnieść się i na ich rękach zaniesiony został do drzwi jej schroniska. Kleopatra jednak nie otworzyła drzwi, tylko zjawiwszy się w okienku, spuściła na dół sieć i linę. Tak uwiązanego Antonjusza ciągła sama przy pomocy dwóch niewiast, które tylko zabrała ze sobą do grobowca.

Ci, którzy byli przy tem powiadają, że nie było żałośniejszego widoku: wyciągano bowiem w górę krwią zbroczonego i umierającego, a on kołysząc się na linie, ręce do niej wyciągał... Wyciągnąwszy go w ten sposób i ułożywszy na łożu, rozdarła nad nim swe szaty, biła się i drapała rękami w piersi, krwią jego oblicze sobie zbroczyła, nazywała go panem i mężem i imperatorem; z żalu za nim prawie zapomniała o własnem nieszczęściu.

Antoniusz, uspokoiwszy płaszczącą, zażądał wina do napicia, czy to z pragnienia, czy spodziewając się tak prędzej życie zakończyć. Napiwszy się, zachęcał ją, by o własnem ocaleniu myślała, jeśli to będzie możliwe bez hańby..., nad nim zaś wobec ostatnich ciosów nie płakała, lecz raczej za szczęśliwego go uważała, że doszedł do największej świetności wśród ludzi i największej potęgi, a i teraz wcale nie haniebnie Rzymianinem będąc przez Rzymianina został pokonany. Z temi słowy wyzionął ducha.

...Kleopatra... kazała sobie przygotować kąpiel, a wykąpawszy się,

zasiadła do wspaniałej uczty.

W międzyczasie przyszedł posłaniec ze wsi niosąc jakąś skrzynkę; na zapytanie straży, co niesie, otworzył ją i odsunąwszy liście pokazał **naczynie pełne fig.** Kiedy podziwiali ich piękność i wielkość, z uśmiechem prosił, by sobie z nich wzięli. — Strażnicy uwierzywszy mu, kazali mu wejść.

Po uczcie, Kleopatra wysłała do Cezara tabliczkę zapisaną i zapieczętowaną i usunąwszy wszystkich, prócz dwóch kobiet, zamknęła drzwi. Cezar otworzywszy tabliczkę, skoro znalazł w niej prośby żałosne, by ją pogrzebać z Antonjuszem, zrozumiał zaraz, co się stało. Początkowo sam rzucił się z pomocą, potem wysłał czemprędzej ludzi dla zasięgnięcia wieści.

Lecz nieszczęście szybko się dokonało. — Wysłańcy bowiem, biegiem przybywszy i zastawszy straż nic o niczem nie wiedzącą, otwarli drzwi i znaleźli ją nieżywą, leżącą na złotem łożu w stroju królewskim. Z towarzyszących jej niewiast jedna, imieniem Eiras, umarła u jej stóp, druga Charmion już się słaniała i z chylącą się już głową poprawiała diadem na jej głowie. Gdy ktoś ozwał się z gniewem: „To ładnie, Charmion!" odpowiedziała: „owszem, bardzo pięknie i odpowiednio dla wnuczki tylu królów". I nic już więcej nie powiedziała, lecz upadła na miejscu koło łoża.

Powiadają, że na rozkaz Kleopatry przyniesiono z owemi figami i liśćmi na wierzchu ukrytą żmiję...; kiedy Kleopatra zobaczyła ją odsunąwszy figi...

obnażone ramię podała do ukąszenia.

Inni powiadają, że Kleopatra chowała zamkniętą w wazie żmiję i ta podrażniona przez nią... rzuciła się i ugryzła ją w ramię. Prawdy nikt nie wie. Mówiono bowiem, że i truciznę nosiła we wydrążonej szpilce, którą ukrywała we włosach; na ciele jednak nie wystąpiły żadne plamy, ani jakiekolwiek ślady trucizny... Cezar, choć był niezadowolony z jej śmierci, podziwiał jednak jej męstwo i kazał jej ciało złożyć uroczyście do grobu razem z Antoniuszem.

Jednem z poważnych zadań żołnierzy tron awyca jest dokładne ustalenie odległości, w jakiej znajduje się samolot nieprzyjacielski. Zdjęcie nasze przedstawia grupę żołnierzy, obsługujących dokładny przyrząd pomiarowy.

Jugosłowiański minister handlu w Berlinie.

Berlin, 5 marca. — Królewsko jugosłowiański minister handlu Andrews w towarzystwie swej małżonki, przybył na zaproszenie ministra gospodarki Rzeszy Waltera Funka, po uroczystości otwarcia Targów Lipskich do Berlina.

Na powitanie ministra udali się z ministerstwa spraw zagranicznych podsekretarz stanu Keppler, a z ministerstwa gospodarki dyrektor ministerjalny dr. Bergmann. Minister handlu Jug sławji zatrzyma się w Berlinie kilka dni.

Pogłębienie wymiany kulturalnej między Niemcami a Hiszpanią.

Berlin, 5 marca. Szef prasy niemieckiej, dr. Dietrich przyjął radcę narodowego Falangi i kierownika wydziału literackiego w hiszpańskiem ministerstwie spraw wewnętrznych prof dr. Pedro Laina, który jako gość towarzystwa hiszpańsko niemieckiego, odbywa podróż po miastach niemieckich celem studjów i wygłaszania odczytów.

Tematem wykładów prof Lain'a jest praca młodego pokolenia i jego wychowanie kulturalne, jak również problem pogłębienia wymiany kulturalnej niemiecko hiszpańskiej.

Znamienne oświadczenie Ghandiego.

(—) **Moskwa**, 5 marca. — **Prasa moskiewska poświęca w dalszym ciągu baczną uwagę rozwojowi sytuacji w Indjach.** Dzienniki poniedziałkowe drukują oświadczenie Ghandiego, w myśl którego indyjski kongres narodowy nie ustanie wpierw w swych wysiłkach **zanim Indie nie uzyskają niepodległości.** Kongres nie może prowadzić rokowań na warunkach, zaproponowanych przez brytyjskiego ministra dla Indyj. **Indie nie chcą brać udziału w wojnie w żadnej formie i nie zamierzają udzielić Anglii nawet minimalnego poparcia moralnego w obecnej wojnie.**

WESOŁY KĄCIK.

MOJE POKOLENIE...

— Mamusiu — woła mała Terenia, przybiegając do matki. — Czy pamiętasz ten niebieski wazon w sypialni, co to, jak mówiłaś, przechodzi w naszej rodzinie z pokolenia na pokolenie?

— Tak jest, moje dziecko. Co się z nim stało?

ŚPIEWACZKA.

Niania naszego malca miała wszystkie zalety. Była staranna, czysta, oraowita i sumienna. Jedyną jej wadą było, że przez cały dzień nuciła pod nosem jakąś melodję, fałszując nielitościwie:

— Żeby Marynia przynajmniej tak nie fałszowała — zawołałem z rozpaczą.

— To niech państwo sobie wezmą do Jurka śpiewaczkę operową — odparła niania.

NIEOCZEKIWANA ODPOWIEDŹ.

Wierna czytelniczka posłała próbkę pisma do grafologicznego kącika pewnego pisma kobiecego, z wyjaśnieniem:

„To jest pismo człowieka, którego kocham. Proszę mi powiedzieć, czy będzie dobrym i wiernym mężem".

Odpowiedź brzmiała:

„Nie sądzę. Był bowiem poprzednio moim narzeczonym".

POWIEDZ MI JESZCZE RAZ...

Zbigniew pocałował uwielbianą mówiąc:
— Tym pocałunkiem powiedziałem ci wszystko.
— Powiedz mi to wszystko jeszcze raz — westchnęła.

W Hadze i Brukseli też mówią o wojnie.



Jednym z najpiękniejszych gmachów Brukseli to Królewska Biblioteka.

Amsterdam, w marcu.

Podróż ze stolicy belgijskiej do stolicy Niderlandów nie trwa długo, gdyż trasa wynosi **zaledwie 200 kilometrów**, czyli trwa **trzy godziny koleją**. Chcąc lepiej poznać ludzi i kraj, wybieramy podróż autem. Wyjeżdżamy więc rano z Brukseli, aby znaleźć się na południe w Hadze. Ledwo opuściliśmy stolicę Belgji, a wnet zanurzamy się w zimowe opary osłaniające drogi. Wkrótce znajdujemy się na wielkiej szosie, którą Belgowie skończyli zaledwie przed kilkoma miesiącami. Prowadzi ona do Antwerpji a omija wszystkie większe miejscowości, zapewne dla szybszej komunikacji **z najważniejszem miastem Belgji — Antwerpją**. Jest to najważniejszy port, przez który **wpływa i wypływa na szeroki świat całe bogactwo tego małego, ale dobrze zorganizowanego kraju**. Wszystkie soki Belgji, wszystkie bogactwa, siły i prądy energji kierują się na Antwerpję, z której przechodzą do Brukseli, tej głowy Belgji, porządkującej dalszą ich repartycję, kierunek i przydział. Poza tą ważną szosą powstał ostatnio jeszcze inny **nerw komunikacyjny, a mianowicie kanał króla Alberta, przy pomocy którego płyną wszystkie surowce do przemysłowego okręgu Liege**. Tam czeka je dalsza przeróbka, wykończenie w postaci różnych fabrykatów i dalszy wywóz w daleki świat.

Na naszej drodze zbliżamy się powoli do kanału, leżącego więcej na wschód i biegnącego przez prowincję Limburg. — Wkrótce przy północnej części miasta, tam gdzie widnieje wskazówka „Do Holandji" ujrzymy **olbrzymie elewatory, cały gęsty las kominów, lecz nie widzi się tutaj pracy, tego silnego napięcia przemysłowego, jakie jeszcze w sierpniu ubiegłego roku tutaj panowało wszechwładnie. I tutaj daje się odczuć blokada angielska, gdyż przemysł i handel zredukowały się tutaj do jednej trzeciej.**

Zbliżamy się powoli do granicy holenderskiej jeszcze tylko trzydzieści kilometrów dzieli nas od państwa królowej Wilhelminy. Ale i charakter krajobrazu zmienia się tu znacznie: zamiast pól pięknie uprawnych, widzimy poprzerzynanych tylko szosami, widzimy **olbrzymią asfaltowaną autostradę ciągnącą się wśród porosłych krzakami ugorów i pastwisk**. Na każdym kroku widzimy tutaj **różne przygotowania wojskowe, jakie Belgja poczyniła już zaraz po wybuchu wojny:** w obie strony dążą **długie kolumny samochodów wojskowych**, na każdym kroku spotykamy różne **utrudnienia dla samochodów, w postaci barykad z pni drzewnych**, które w odstępie kilku metrów, z prawej i lewej, zamykają wolny przejazd, zmuszając auto do wolnego, ostrożnego wymijania ich. Barykady te przypominają jakieś zęby, które zygzakiem ciągną się po szosie. Pozatem **szosa ta jest napewno również podminowana tak**, że wjeżdżając w jej obręb, mamy już pełny przedsmak sytuacji wprawdzie nie wojennej, ale bądź co bądź pogotowia wojennego. Spotykamy też tu i ówdzie **stanowiska wojskowe, zakryte drzewami, krzakami czy sztucznie wbudowane w ziemię:** oto patrzy na nas jakaś lufa armatnia czarnem swem okiem jakby wypatrując wroga. Tam dalej znów widać działo tankowe również czekające na okazję do wykazania swej celności.

Zbliżamy się do celnej stacji belgijskiej. Formalności nie trwają długo: urzędnik spogląda tylko na zezwolenie wyjazdu i sprawdza plombę przy kierownicy i możemy jechać dalej ku granicy holenderskiej. Wizę, której od czasu wybuchu wojny potrzebują również Niemcy kontroluje holenderski urząd „koninklijk Marechaussees". Urzędnik wydziera kartkę z zeszytu celnego, inną kartkę znowu stempluje i formalności są załatwione. Nowością jest tylko zaświadczenie wydawane na benzynę: **W Belgji bowiem benzyna jest pół raza droższa niż w Holandji** i podróżny może tylko tyle taniej holenderskiej benzyny wywieźć z tego kraju, ile przywiózł jej z Belgji.

Fortyfikacje wodne.

Wzbogaciwszy się o nowe papiery i stemple, kierujemy się w stronę Bredy, pierwszego większego miasta holenderskiego w drodze do Hagi. Już wkrótce się przekonywujemy, że **Holandja przeszła większe zmiany od września ub. r. niż Belgja.** Zanim doszło do mobilizacji **w obu krajach, nie widziało się tam prawie żołnierzy,** obecnie zarówno w Holandji jak w Belgji żołnierz i oficer są zjawiskami codziennemi, i spotyka się ich na każdym kroku, chociaż przy niewielkiej stosunkowo ludności Holandja posiada obecnie pod bronią 450.000 ludzi. Belgja zaś 200.000. W Holandji spotykamy się też z tymi samymi objawami mobilizacji co w Belgji: **i tutaj nie brak gniazd karabinów maszynowych odpowiednio ukrytych wśród zarośli, i tutaj są różnego rodzaju półbarykady na szosach utrudniające normalną jazdę**. W mniejszych miejscowościach **widzimy parki samochodowe i komendy poszczególnych odcinków**, wszystko nad granicą belgijską, gdyż Holendrzy od wybuchu wojny, tak zresztą jak podczas wojny światowej, umacniają swoje granice na wszelki wypadek. Nawet drogowskazy pozdejmowano na szosach i przemalowano na biało kamienie kilometrowe.

Po dłuższych pytaniach i drobnych formalnościach znajdujemy wkońcu wyjście z miasta Bredy: kierujemy się w stronę Moerdijk, szerszej odnogi morskiej, nad którą rozpięty jest jakiś srebrny milowy most, **zbudowany przed 3-ma laty przez niemieckich inżynierów i pomalowany w kolorze aluminiowym, t. j. jasno szarym przypominającym wodę w oświetleniu słonecznem**. Na moście znajduje się zawsze warta. Dalszy ciąg drogi kieruje nas w stronę Rotterdamu, do największego portu w Holandji. Ale i tutaj spotykamy już kilkakrotnie **zauważony obraz zaniku pracy i pewnego odrętwienia jak to zauważyliśmy w Antwerpji. I tutaj widać, że odbija się na stanie rzeczy blokada angielska.** Od Moerwijk znów zaczyna się krajobraz, powiedziałbym, **bardziej pokojowy**, o tyle że znów zjawiają się drogowskazy, a również kamienie kilometrowe nie są przemalowane. W pobliżu znajduje się fort „Holandja", który w danym razie ma odegrać poważniejszą rolę. Bardzo ciekawą fortyfikacją w Holandji i **właściwie jedyną w swoim rodzaju są linje wodne**, t. j. **tereny, które można w każdej chwili zalać wodą. Te wodne fortyfikacje składają się zarówno z rzek, jezior i bagien, które przy pomocy odpowiedniego systemu śluz zamienić można w olbrzymie pasy wodne, przez które żadne wojska nie mogą przejść. W razie wojny też stałyby się liczne miasta holenderskie rodzajem wysp,** pływających na olbrzymich przestrzeniach wodnych, otoczone na **zachodzie przez morze,** na **północy i wschodzie przez Zuidersee, na południu przez Ren, Waal i Maas.** — Wkońcu na **wschodzie** na małym kawałku między Zuidersee i trzema rzekami na południu zabezpieczenie **tworzyłyby wspomniane linje wodne.**

Wojenne zmiany w neutralnem państwie.

Spoglądamy na zegar kilometrowy i stwierdzamy, że zrobiliśmy 190 km. Jesteśmy w stolicy królestwa holenderskiego, której nie widzieliśmy od wybuchu wojny. Z tem większem zainteresowaniem porównujemy obraz przedwojenny, z tym, który się ukazuje naszym oczom. Na pierwszy rzut oka niema właściwie większej różnicy, ale to są tylko pozory, bo już w chwili, kiedy zgłaszamy się do hotelu — czeka na nas **pierwsza niespodzianka.** — Przed hotelem stoi posterunek wojskowy i okazuje się, że **cały hotel obsadzony jest wojskiem.** Niespodzianek tych będzie więcej: W parku „Vijver" znajdują się **przeciwlotnicze działa,** również w okolicy Langen Voorhout" jak na wielu innych miejscach miasta. Zresztą te placówki artylerji przeciwlotniczej są chwilowo zamknięte na kłódkę i kratą żelazną. **Cukier w Holandji jest już dawno zracjonowany,** o czem świadczy, że turysta przybywający do tego kraju otrzymuje tylko 5 kostek do kawy. Życie jest droższe jak poprzednio. **Różnica cen wynosi może jedną piątą.** Może najboleśniejszym skutkiem obecnego stanu rzeczy jest zamknięcie galerji obrazów Mauritshuis.

Jeszcze większe zmiany w obrazie miasta spotykamy w Amsterdamie, dokąd udajemy się następnie. Nawet taksówki doliczają sobie 20 procent dodatku. Natomiast widzi się tam znacznie mniej wojska, a tem mniej artylerji przeciwlotniczej. **Muzea zabezpieczone są barykadami z worków z piaskiem.** Mówi się tam też mniej o wojnie niż w Hadze, gdyż jest się dalej od rządu, ministerstw i politycznych trosk.




Amsterdam, zwany Wenecją północy, posiada urocze zaułki wśród licznych kanałów.

O ile głową Holandji jest stolica Haga, o tyle sercem ekonomicznem kraju jest Amsterdam.

Sukcesy... i „sukcesy".

Ubiegły tydzień przyniósł podżegaczom wojennym w Paryżu i Londynie nawał przykrych rozczarowań i bolesnych niespodzianek. Półroczne sprawozdanie naczelnego dowództwa armji niemieckiej wykazuje w formie rzeczowej i niedwuznacznej, że **Niemcy ujęły w swoje ręce inicjatywę działania w tej wojnie.**

Uzyskane bezspornie sukcesy wojskowe nie dadzą się zakłamać ani urzędowemi sprostowaniami ani też naiwnemi kłamstwami. Cały świat jest świadkiem przewagi niemieckiej broni i niemieckiego żołnierza.

Echem ostatniej enuncjacji naczelnego dowództwa niemieckiej armji jest **nieklamany podziw dla armji niemieckiej** i stanowi on równocześnie potężny cios przeciwko zakłamanej propagandzie brytyjskiej. Nawet w Londynie enuncjacja ta podziałała jak bomba. Ministerstwo kłamstwa zwykle tak pewne siebie, tym razem **milczy uparcie** i poprzestało jedynie na wysyłaniu na pierwszy ogień brytyjskiego kanclerza skarbu sir Johna Simona, który w przemówieniu radjowem oświadczył skromnie, że **pierwsze sześć miesięcy wojny były dla Anglji „dość korzystne"**. Jak to wyrażenie należy rozumieć, to pozostawiono już do własnego uznania każdemu obywatelowi wysp angielskich.

Wszechindyjski kongres ogłosił, po zerwaniu rokowań z brytyjskim wicekrólem, że **Indje odmawiają stanowczo udziału w wojnie dla interesów brytyjskich**. Obecnie Ghandi ogłosił deklarację, stwierdzającą moralnego poparcia. Żądania Indyj streszczają się **w uzyskaniu pełnej samodzielności i suwerenności.** Oczywiście i ta deklaracja nie mogła wywołać entuzjazmu. Jeżeli przedstawiciel rządu brytyjskiego zdecydował się na oświadczenie, że ani jedno państwo neutralne nie pragnie zwycięstwa Niemiec, to zapomniał on dodać, że ludy zamieszkałe w granicach Imperjum Brytyjskiego **jeszcze mniej pragną zwycięstwa Anglji**, które jeszcze bardziej umocniłoby panowanie plutokratów londyńskich nad temi ludami.

Sprzeczne z prawem międzynarodowem postępowanie Anglji wobec państw neutralnych, spowodowało obecnie również i Włochy do **założenia energicznego protestu w Londynie.** W swej nocie protestacyjnej Włochy stwierdzają, że Wielka Brytanja wbrew wszelkim układom prawa narodów **szkodzi handlowi międzynarodowemu krajów neutralnych,** upośledza przemysł tych krajów i zaostrza na nowo zagadnienie bezrobocia. Włochy uważają za swój obowiązek zajęcia jaknajostrzejszej postawy w Londynie przeciw tym metodom brytyjskim.

W ubiegłą niedzielę minister Niemiec dr. Goebbels dokonał w Lipsku aktu **otwarcia pierwszych w okresie wojny Targów Wiosennych.** Liczba wystawców i zwiedzających stanowi najlepszy dowód, że siły gospodarcze Niemiec nie zostały wskutek wojny pod żadnym względem osłabione. Niemcy zapewniły sobie stałe miejsce w życiu gospodarczem Europy i nie można sobie wyobrazić braku Niemiec w wymianie międzynarodowej. Na lipskich halach targowych **powiewają sztandary 16 narodów**, jako widomy dowód tego, że angielska blokada tym razem musi być i będzie bezskuteczna.

Wydawnictwo: „Dziennik Poranny", Kraków, Wielopole 1. — Telefony: 150-60, 150-61, 150-62.